



Antwort zur Anfrage Nr. 1243/2025 der FDP-Stadtratsfraktion betreffend **Veränderung des Verkehrs in der Taunusstraße (FDP)**

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

1. Hat die Verwaltung die Arbeit an dem Gesamtkonzept nach den Ergebnissen der Bürgerbeteiligung zwischenzeitlich abgeschlossen? Wenn ja, wann beabsichtigt die Verwaltung die Öffentlichkeit darüber zu informieren? Wenn nein, welche Hintergründe gibt es und wie viel Zeit wird noch benötigt?

Die Verwaltung hat die vom Stadtrat beschlossene Vorplanung für den 2. Bauabschnitt des Mainzer Rheinufer weiterbearbeitet. Auf dieser Grundlage wurde die Entwurfsplanung zur Sanierung des Adenauer-Ufers zwischenzeitlich fertiggestellt. Hierin sind die wesentlichen Ergebnisse der Bürger:innenbeteiligung umfassend gesichert worden.

Die Entwurfsplanung wird dem Stadtrat nach derzeitigem Zeitplan im Oktober 2025 zur Beschlussfassung vorgelegt. Unmittelbar danach erfolgt die öffentliche Information über die Planungsinhalte. Somit ist der Prozess nicht abgeschlossen, sondern befindet sich in der Phase der politischen Beratung und der anschließenden Transparenz gegenüber Bürgerschaft und Interessengruppen.

2. Welches Verkehrskonzept soll hier mit Blick auf die Situationen und Bedürfnisse der Anwohnerinnen und Anwohner sowie des ruhenden Verkehrs unter Wahrung aller Interessen umgesetzt werden? Werden die Vorschläge der Interessengemeinschaft berücksichtigt?

Die Überlegungen, auf der Taunusstraße eine parallele Radverkehrsführung anzubieten, resultieren aus den Anregungen und Hinweisen von Bürger:innen aus dem Beteiligungsprozess sowie auch darüber hinaus. Die Verwaltung teilt die Einschätzung der Interessengemeinschaft, dass das Rheinufer mit den verschiedenen Nutzungen aus Rad- und Fußverkehr hohe Frequenz erfährt. Darum wurde die Idee der Entzerrung dieser beiden Verkehrsarten entwickelt. Das Rheinufer wird damit stärker dem Fußverkehr und der Aufenthaltsnutzung zugeordnet, während schnelle Radfahrer:innen für direkte Wegführungen eine leistungsfähige Ausweichroute erhalten.

Dieser Ansatz greift sowohl die Anregungen der Bürger:innen als auch die Ergebnisse der Mobilitätsbefragungen für Mainz auf. Mit einem Radverkehrsanteil von 31% im Mainzer Stadtgebiet ist Radfahren heute die wichtigste Verkehrsart innerhalb der Stadt. Zusammen mit dem Fußverkehr (24%) dominiert dieser Teil des Umweltverbundes am Rheinufer eindeutig.

Die Vorschläge der IG Taunusstraße (getrennte Führung von Fuß- und Radverkehr im Bereich der Platanenallee) wurden geprüft und können aufgrund der geringen Flächenbreite nicht umgesetzt werden. Eine starre Abtrennung würde Engstellen schaffen und die Sicherheit verringern. Die Platanenallee erlaubt keine beidseitige Trennung für Radverkehr in zwei Richtungen plus separaten Gehweg. Schon jetzt beträgt die nutzbare Breite meist unter 6 m. Für eine sichere Trennung wären mindestens 8–9 m erforderlich. Neben Rad- und Fußverkehr ist die Pla-

tanenallee Veranstaltungsfläche (Krempelmarkt, Kulturveranstaltungen), Freizeit- und Aufenthaltszone (Joggen, Spaziergänge, Spiel), touristische Flaniermeile sowie Bestandteil des Europäischen Rheinradwegs. Eine starre Trennung würde insbesondere zu Querungskonflikten führen. Auch Untersuchungen aus Städten wie Kopenhagen oder Amsterdam zeigen, dass auf hochbelasteten Mischflächen scharfe Trennung bei begrenztem Raum eher neue Konflikte verschärft. Dynamische gemeinsame Räume mit klarer Regelung sind langfristig sicherer bei gleichzeitig hoher Aufenthaltsqualität. Zudem machen diverse Rückmeldungen von Bürger:innen an die Verwaltung deutlich, dass viele Gruppen Aufenthaltsqualität und Sicherheit höher gewichten als eine reine Durchfahrung für Radverkehr. Das bedeutet, dass eine Alternative zur Mischführung – ergänzt durch die Radverkehrsführung über die Taunusstraße – die Interessen aller Gruppen besser berücksichtigen würde.

In der Bürger:innenbeteiligung zeigte sich, dass sich die Menschen mehr Grün wünschen. Ein Radwegeangebot direkt am Ufer würde diesen Wunsch nicht entsprechen, da hier Fläche versiegelt werden muss.

3. Auf welcher Datengrundlage trifft die Verwaltung hier die Entscheidungen, besonders im Hinblick auf die Messung und Bewertung von Verkehrsaufkommen in diesem Bereich?

Die Verwaltung stützt ihre Überlegungen auf die unter 2. ausgeführten Ergebnisse. Zudem weisen Radverkehrszählungen am Rheinradweg und in der Neustadt ein stetiges Wachstum aus, mit Tageswerten von bis zu 10.000 Radfahrten bei gutem Wetter und erheblichen Zuwächsen im Berufsverkehr (Pendlerbewegungen). Auch das Fußverkehrsaufkommen zeigt insbesondere in den Sommermonaten, bei Veranstaltungen und an Wochenenden Spitzenwerte. Ebenso ist die derzeitige Stellplatzanzahl in der Taunusstraße erhoben worden (ca. 60).

4. Plant die Verwaltung mit Umleitungsverkehren zu arbeiten? Wenn ja, welche Verkehrsart soll über welche anderen Strecken umgeleitet werden?

Eine großräumige Umleitung ist nicht vorgesehen. Ziel ist es vielmehr, eine nachhaltige Verteilung des Verkehrs zu erreichen. Der Radverkehr könnte künftig statt auf engen Rheinuferräumen streckenweise über Parallelachsen geführt werden. Der Fußverkehr behält Priorität auf den Rheinuferräumen und die Aufenthaltsqualität wird gestärkt.

5. Wird der Verkehr dadurch für alle Verkehrsteilnehmer sicherer?

Ja, denn eine mögliche Umverteilung kann Konfliktpotenziale reduzieren. Der dichte Fußverkehr entlang des Rheinufers würde entlastet und der Radverkehr könnte parallel gebündelt werden. Dementsprechend würden Gefährdungen durch schnellere Radfahrer:innen und langsamere Fußgänger:innen entlang der Platanenallee abnehmen.

Grundsätzlich bringen Fahrradstraßen erfahrungsgemäß deutliche Verbesserungen der Verkehrssicherheit für Alle mit sich. Die Reduzierung des Kfz-Durchgangsverkehrs führt zu geringeren Belastungen (Lärm, Emissionen, Gefahrensituationen) für Anwohner:innen und schwächerer Verkehrsteilnehmer:innen. Das klare Radangebot verbessert subjektive wie objektive Sicherheit. Die eindeutige Regelung vermeidet unklare Mischsituationen zwischen Rad, Auto und Fußverkehr, wie sie bisher am Rheinufer oft vorkommen.

Das Radverkehrsangebot auf einer Parallelachse würde zu einer spürbaren Entlastung des Rheinufers führen. Die dort flanierenden Fußgänger:innen und sich aufhaltenden Besucher:innen gewinnen an Raum und Sicherheit, weil schnelle, durchfahrende Radverkehre verlagert werden könnten. Somit ließe sich die Verkehrssicherheit für alle Gruppen – Fußverkehr, Radverkehr, motorisierter Verkehr – nachhaltig verbessern.

6. Falls Parkmöglichkeiten entfallen sollen, welche Alternativen schlägt die Verwaltung als Ausgleich vor?

Würde die Idee der Fahrradstraße in der Taunusstraße weiterverfolgt werden, wäre der bestmögliche Erhalt der Stellplätze eines der Planungskriterien. Eine 1:1-Kompensation entfallender Parkplätze ist jedoch nicht zielführend. Zum einen können die im Umfeld liegenden Parkhäuser genutzt werden. Zum anderen zeigt das Mobilitätsverhalten der Mainzer:innen mittlerweile auch eine starke Nutzung im Bereich Rad- und Fußverkehr. Diesen Bedürfnissen muss auch das Angebot im Straßenraum Rechnung tragen. Darüber hinaus sind neben der Förderung des Umweltverbundes auch weitere Ziele des vom Stadtrat beschlossenen Klimaschutzmasterplanes verbindlich, welcher ebenfalls eine gleichberechtigte Flächennutzung des öffentlichen Raumes vorsieht.

Mainz, 01.09.2025

gez. Steinkrüger

Janina Steinkrüger
Beigeordnete